

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stefan Keuter, Joachim Wundrak, Beatrix von Storch, René Springer, Dr. Alexander Gauland, Martin Hess und der Fraktion der AfD

Aktionen der „Kabul Luftbrücke“ während der Evakuierungsmaßnahmen der Bundesregierung aus Afghanistan und ihre Folgen

Um vielen vermeintlich bedrohten Afghanen die Ausreise zu ermöglichen, haben auch deutsche Nichtregierungsorganisationen (NGOs) wie beispielsweise „Civilfleet Support e. V.“ und „Sea-Watch“ in enger Abstimmung mit der Bundesregierung die private Evakuierungsinitiative „Kabul Luftbrücke“ ins Leben gerufen (<https://www.spiegel.de/ausland/afghanistan-mehr-als-300-menschen-gelingt-mit-deutscher-hilfe-die-flucht-a-19750476-b119-4af0-b13f-211dbabd81dc>, zuletzt aufgerufen am 20. Oktober 2023). Einer der prominenten Gründer dieser Initiative ist der Abgeordnete der Fraktion der Grünen im Europaparlament, Erik Marquardt aus Brandenburg (<https://www.kabulluftbruecke.de/ueber-uns/team-und-kontakt/>, zuletzt aufgerufen am 24. Oktober 2023). Die Initiative „Kabul Luftbrücke“ erhielt unter anderem persönliche Unterstützung durch den ehemaligen Bundesminister des Auswärtigen, Heiko Maas (<https://www.rnd.de/politik/afghanistan-luftbruecke-gruenen-politiker-marquardt-mit-schweren-vorwuerten-gegen-regierung-2TM63IXKNNCSHLOTFRZIFKC2UE.html> zuletzt aufgerufen am 23. Oktober 2023).

Am 25. August 2021 landete ein von der „Kabul Luftbrücke“ gecharterter Airbus auf dem Flughafen in Kabul (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/32677, S. 3). Das Flugzeug hatte die Kapazität, etwa 180 Passagiere auszufliegen (<https://www.dw.com/de/luftbr%C3%BCcke-kabul-man-hat-eine-riesenchance-verpasst/a-59021868>, zuletzt aufgerufen am 23. Oktober 2023). Da es den vorgesehenen Passagieren nicht gelang, das Flughafengelände zu erreichen (gemäß Angaben der „Kabul Luftbrücke“, die erwartete, dass die katarische Regierung sicheres Geleit zum Flughafen ermöglichen würde), hob das Flugzeug etwa 13 Stunden später mit insgesamt 18 ehemaligen Ortskräften aus Portugal an Bord in Richtung Tiflis, Georgien ab (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/32677, S. 4). Die Evakuierung der Passagiere der „Kabul Luftbrücke“ wurde schließlich durch US-amerikanische Streitkräfte zuerst nach Doha sowie Riad und schließlich nach Ramstein durchgeführt (<https://taz.de/Rettung-aus-Afghanistan/!5792997/>, zuletzt aufgerufen am 20. Oktober 2023).

Nach dem Scheitern der Initiative erhoben Erik Marquardt sowie seine Kollegen von der „Kabul Luftbrücke“ schwere Vorwürfe gegen die Bundesregierung (<https://www.rnd.de/politik/afghanistan-luftbruecke-gruenen-politiker-marquardt-mit-schweren-vorwuerten-gegen-regierung-2TM63IXKNNCSHLOTFRZIFKC2UE.html> und <https://www.dw.com/de/luftbr%C3%BCcke-kabul-man-hat-eine-riesenchance-verpasst/a-59021868>, beide zuletzt aufgerufen am 20. Oktober 2023).

Im September 2021 stellte ein Mitarbeiter der Open Knowledge Foundation Deutschland e. V. schließlich beim Auswärtigen Amt (AA) den Antrag, „sämtlichen Schriftverkehr des AA und seiner Auslandsvertretungen in Bezug auf die Kabul Luftbrücke vom 1. August bis 15. September [...]“ offenzulegen (<https://fragdenstaat.de/anfrage/schriftverkehr-zur-kabulluftbruecke/#nachricht-677438> zuletzt aufgerufen am 1. November 2023). Dem Antrag gab das Auswärtige Amt mit Bescheid vom 21. Juli 2022 teilweise statt (https://fragdenstaat.de/anfrage/schriftverkehr-zur-kabulluftbruecke/711337/anhang/aa-kabulluft-bescheide_id_geschwaerzt.pdf; zuletzt aufgerufen am 1. November 2023). Infolge dieser Entscheidung wurden dem Antragsteller die angefragten Informationen – wenn auch mit erheblichen Schwärzungen – übermittelt. Der Antragsteller lud die gesamte Korrespondenz mit dem Auswärtigen Amt sowie die vom Auswärtigen Amt übermittelten Dokumente auf der Internetseite „Frag-den-Staat“ hoch (<https://fragdenstaat.de/dokumente/181770-schriftverkehr-zur-kabul-luftbruecke/> zuletzt aufgerufen am 1. November 2023).

Den internen E-Mails des AA vom 4. September 2021 zufolge sollen die Initiatoren der „Kabul Luftbrücke“ „Menschen eingepackt“ (<https://fragdenstaat.de/dokumente/181770-schriftverkehr-zur-kabul-luftbruecke/>, zuletzt aufgerufen am 24. Oktober 2023, S. 232) haben, die vom AA zuvor nicht als besonders schutzbedürftig identifiziert wurden, „die auf keiner unserer Listen standen“. Aus diesem Grund waren die Mitarbeiter des AA über mehrere Tage damit beschäftigt, „die Altlasten der Luftbrücke“ (ebd.) aufzuarbeiten. Wie die Aufarbeitung im AA konkret bewerkstelligt wurde, lässt sich anhand der Dokumente nur erahnen. Möglicherweise wurde von Mitarbeitern des AA angeregt, hinsichtlich Personen, die „bereits evakuiert“ wurden, „Namen nachzutragen“ (ebd. S. 174). Fest steht, dass sich die Aufarbeitung „alles andere als einfach“ darstellte (ebd. S. 232). Die Gefahr, dass NGO-Mitarbeiter die privat gecharterten Flugzeuge notfalls auch mit unbekanntem ausreisewilligen Personen auslasten würden, scheint einigen Behördenmitarbeitern durchaus bewusst gewesen zu sein. So heißt es in einer am 24. August 2021 verschickten E-Mail: „Sollte es der Hilfsorganisation nicht gelingen, diese vorgesehenen 200 Passagiere für den Evakuierungsflug auf das Flughafengelände zu verbringen, werden eventuell dafür andere PAX (willkürlich?) durch den privaten Charterflug in Kabul aufgenommen und u. U. nach D. verbracht“ (ebd. S. 76). Auch in einer am 25. August 2021 verschickten E-Mail steht die tatsächliche Besetzung der Flugzeuge durch die Initiatoren der „Kabul Luftbrücke“ zur Debatte: „AA weiß neben den Ankündigungen der NGO nicht, wen der private Träger am Ende tatsächlich auf den Flieger setzt und kann das auch nicht kontrollieren. AA hat den Träger klar auf die möglichen auch strafrechtlichen Konsequenzen hingewiesen, falls sich Personen auf dem Flieger befinden, die bisher nicht von dem AA für eine Aufnahme nach § 22 Satz 2 AufenthG vorgeschlagen wurden“ (ebd. S. 107). Auch die Verbringung „der von der Luftbrücke zusammengestellte Gruppe“ durch US-amerikanischen Streitkräfte über Doha und Riad nach Ramstein scheint ein Problem gewesen zu sein, denn nach dem Memorandum of Understanding zwischen Deutschland und den USA sollte „der Transport ab Doha nach DEU“ allein durch Deutschland erfolgen (ebd. S. 166).

Die gesamte Kommunikation wirft bei den Fragestellern den Verdacht auf, dass die Initiatoren der „Kabul Luftbrücke“ möglicherweise Strafvorschriften verletzt haben. Zudem könnte das AA diese mutmaßlich rechtswidrige Praxis gebilligt haben, anstatt sie zur Anzeige zu bringen, als es davon in Kenntnis gesetzt wurde. Warum das Verhalten der Initiatoren keine strafrechtlichen Konsequenzen hatte, bleibt den Fragestellern unklar, da viele Passagen in den Dokumenten geschwärzt sind. Möglicherweise fürchten Mitarbeiter rechtliche Konsequenzen aufgrund ihrer vielfältigen Unterstützung für die Initiative. Den Initiatoren wurde nicht nur organisatorische Hilfe angeboten, sondern vermutlich auch eine finanzielle Unterstützung. In einer am 21. August 2021 verschickten

E-Mail heißt es im Zusammenhang mit einem Verweis auf Listen der „Kabul Luftbrücke“: „Sollte QAT uns Kosten in Rechnung stellen wollen, könnten wir diese sicher übernehmen“ (ebd. S. 40). Ferner sollen sich die Mitarbeiter der „Kabul Luftbrücke“ in Tiflis, Georgien „mehrmals als Vertreter deutscher Behörden“ ausgegeben haben (ebd. S. 116 f.).

Nach Ansicht der Fragesteller wirft der gesamte Komplex einige Fragen auf.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat sich die Bundesregierung eine Auffassung zu den privaten Aktionen der „Kabul Luftbrücke“ im August 2021 gebildet, und wenn ja, wie lautet diese?
2. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung die Initiative „Kabul Luftbrücke“ unterstützt?
3. Welche konkreten Unterstützungsleistungen erhielten die Organisatoren der „Kabul Luftbrücke“ von der Bundesregierung?
4. Liegen der Bundesregierung Informationen vor, in welcher Form der ehemalige Bundesaußenminister Heiko Maas die Aktion „Kabul-Luftbrücke“ unterstützte (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
5. Hat die Bundesregierung die private Initiative „Kabul Luftbrücke“ vor ihrer geplanten Evakuierung darüber informiert, dass eine Unterstützung vor Ort in Kabul durch deutsche Kräfte weder bei der Einschleusung der Personen auf den Flughafen noch bei der Bodenabfertigung des Fluges möglich ist, wenn ja, wie hat die „Kabul Luftbrücke“ darauf reagiert, und wenn nein, warum nicht?
6. Hat die Bundesregierung die Initiatoren der „Kabul Luftbrücke“ über weitere Herausforderungen, die am Kabuler Flughafen auftreten könnten, informiert, und wenn ja, welche konkreten Informationen hat die Bundesregierung den Initiatoren mitgeteilt, und wenn nein, warum nicht?
7. Hat die Bundesregierung den Verein „Civilfleet Support e. V.“ aus Bundesmitteln gefördert, und wenn ja, in welcher Höhe (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller, bitte nach Jahren, Haushaltstitel und Projekt auflisten)?
8. Hat der Verein „Civilfleet Support e. V.“ eine anderweitige Förderung der Bundesregierung erhalten, und wenn ja, welche Art von Förderung war das?
9. Haben die Aktionen der „Kabul Luftbrücke“ nach Auffassung der Bundesregierung das internationale Ansehen Deutschlands beeinträchtigt, und sind bei der Bundesregierung Beschwerden anderer Länder wie beispielsweise von den USA oder Georgien hinsichtlich der Aktionen der „Kabul Luftbrücke“ eingegangen, und wenn ja, welchen konkreten Inhaltes?
10. Liegen der Bundesregierung Informationen vor, ob, und wenn ja, wie die Deutschen Botschaften in Doha und Riad auf die Aktionen der „Kabul Luftbrücke“ reagiert haben (wenn ja, bitte ausführen)?
11. Hat die Bundesregierung Kontakt zur Regierung in Katar aufgenommen, als die Passagiere der „Kabul Luftbrücke“ am 25. August 2021 nicht zum Flughafen erschienen sind (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
12. Konnte die Bundesregierung die Hintergründe für das Nichterscheinen der Passagiere am Kabuler Flughafen aufklären (vgl. Frage 11), und wenn ja, welche Umstände verhinderten das Erscheinen?
13. Sind der Bundesregierung Listen mit persönlichen Informationen der Passagiere der „Kabul Luftbrücke“ zugegangen?

14. Wenn die Frage 13 bejaht wird, hat die Bundesregierung diese Listen oder eine korrigierte Version der Listen an die Regierung Katars weitergegeben, und wenn ja, zu welchem Zeitpunkt und welchem Zweck ist die Weitergabe erfolgt?
15. Wenn eine Weitergabe der Liste bzw. der Listen an Katar erfolgt ist (vgl. Frage 14) und den Zweck hatte, dass die Passagiere der „Kabul Luftbrücke“ die Checkpoints der Taliban zum Flughafen passieren konnten, hat die Bundesregierung bei der Entscheidung die Möglichkeit gesehen, dass sich die Gefährdungslage der Personen durch die Weitergabe der Liste bzw. der Listen verschlechtern könnte?

Hat die Bundesregierung in Erwägung gezogen, dass die Weitergabe der Liste bzw. der Listen mit persönlichen Informationen von Taliban-Gegnern, die Gefahr birgt, dass diese Personen von den Taliban auf eine Art Feindesliste gesetzt werden könnten?
16. Waren die Mitarbeiter der Bundesregierung skeptisch gegenüber der Liste der „Kabul Luftbrücke“, und wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?
17. Liegen der Bundesregierung Informationen vor, ob alle Passagiere der „Kabul Luftbrücke“ tatsächlich durch die Taliban gefährdet waren, und wenn ja, wie erklärt die Bundesregierung, dass alle Passagiere gegebenenfalls mit Unterstützung der Taliban evakuiert werden sollten?
18. Ist es zutreffend, dass sich Vertreter der „Kabul Luftbrücke“ in Tiflis, Georgien als Vertreter deutscher Behörden ausgegeben haben (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller), und wenn ja, welchen Personen gegenüber haben sich die NGO-Mitarbeiter nach Kenntnis der Bundesregierung konkret als Vertreter deutscher Behörden ausgegeben, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?
19. Wenn Frage 18 bejaht wird, wie hat die Bundesregierung auf das Verhalten der NGO-Mitarbeiter in Tiflis, Georgien, reagiert?

Hat das AA versucht, in irgendeiner Weise den Sachverhalt aufzuklären bzw. die Anmaßung zu unterbinden, etwa indem es strafrechtliche Schritte gegen die Verantwortlichen ankündigte oder sogar einleitete, und wenn dies nicht geschehen ist, warum nicht?
20. Hat das AA jemals versucht, vom Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI) Aufnahmezusagen gemäß § 22 Satz 2 des Aufenthaltsgesetzes zu erhalten, obwohl die betroffenen Personen bereits in Deutschland waren, und wenn ja, in wie vielen Fällen hat das AA um eine solche nachträgliche Aufnahmezusage gebeten, und in wie vielen Fällen ist das BMI einer solchen Bitte auch nachgekommen?
21. Kann das BMI ausschließen, dass es für einen afghanischen Staatsangehörigen eine Aufnahmezusage gemäß § 22 Satz 2 des Aufenthaltsgesetzes erteilt hat, obwohl dieser schon in Deutschland war?
22. Ist es zutreffend, dass durch die Aktionen der Initiative „Kabul Luftbrücke“ Personen nach Deutschland verbracht wurden, die ursprünglich auf keiner Liste des AA standen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) und damit auch ursprünglich nicht vom AA für eine Aufnahme nach § 22 Satz 2 des Aufenthaltsgesetzes vorgesehen, und wenn ja, wie viele Personen betraf dies?
23. Wie hat das AA konkret die „Altlasten der Luftbrücke“ (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) aufgearbeitet?

24. Wurden bislang seitens der involvierten Behörden gegenüber einzelnen Personen der „Kabul Luftbrücke“ Strafverfahren eingeleitet, wenn ja, bei welcher Staatsanwaltschaft ist dies gesehen (bitte ggf. das Aktenzeichen angeben), und wenn nein, warum sind solche Konsequenzen bislang unterblieben?
25. Welche konkreten Absprachen gab es hinsichtlich der Liste bzw. der Listen des AA zwischen dem AA und dem BMI?
 - a) Sollten Afghanen bereits nach Deutschland verbracht werden, selbst wenn diese nur auf einer internen Liste (Vorschlagsliste) des AA standen?
 - b) Wann hat das AA die Liste geschlossen (Stichtag), und zu welchem Zeitpunkt hat das BMI die Aufnahme für den Personenkreis der besonders gefährdeten Afghanen konkret erklärt (Stichtag)?
26. Wurden der Bundesregierung aufgrund der Aktionen der „Kabul Luftbrücke“ von irgendeiner Stelle Kosten in Rechnung gestellt, und wenn ja, von wem, und ist die Bundesregierung diesen Forderungen in irgendeiner Weise nachgekommen?
27. Gab es nach dem 4. September 2021 noch Kontakt zwischen Mitarbeitern des AA und Mitarbeitern der „Kabul Luftbrücke“ hinsichtlich der Planung weiterer Evakuierungen?
28. Machten die Initiatoren der „Kabul Luftbrücke“ dem AA irgendwelche Angebote zum Ausfliegen weiterer Afghanen, beispielsweise über die afghanische Fluggesellschaft KamAir, und wenn ja, welchen konkreten Inhalt hatten diese Angebote, was wusste das AA über diese Angebote ggf. hinsichtlich Seriosität und Gesetzeskonformität, und wurden diese Angebote vom AA angenommen?

Wenn es solche Angebote gab, aber das AA diese nicht annahm, warum hat das AA diese Angebote nicht angenommen?
29. Hat der Verein „Civilfleet Support e. V.“ oder hat Erik Marquardt sich mit anderen Initiativen an das AA gewandt, und wenn ja, mit welchen Initiativen, und auf welche Weise?
30. Liegen der Bundesregierung Informationen vor, ob, und wenn ja, wie viel Geld durch die Aktionen der „Kabul Luftbrücke“ an die Taliban geflossen ist, zum Beispiel über die Fluggesellschaft KamAir?
31. Hat die Verbringung von Passagieren der „Kabul Luftbrücke“ durch die USA nach Ramstein (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) zu einer erhöhten Anzahl an Asylanträgen geführt?

Hat die Bundesregierung Informationen darüber, wie viele Personen, die durch die US-amerikanischen Streitkräfte nach Ramstein evakuiert wurden, einen Asylantrag in Deutschland gestellt haben?
32. Hat sich die Bundesregierung hinsichtlich der Verbringung der Luftbrücke-Passagiere durch die USA eine eigene Auffassung gebildet, und wenn ja, wie lautet diese?
33. Hat nach Auffassung der Bundesregierung der Gründer der „Kabul Luftbrücke“ Erik Marquardt direkten oder indirekten Einfluss auf die Bundesregierung genommen oder sogar Druck ausgeübt, und wenn ja, inwiefern?

34. Faste die Bundesregierung die negative Berichterstattung über sie seitens Erik Marquardt (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) als ein Druckmittel auf, um sein Projekt voranzutreiben, und hat sich die Bundesregierung daraufhin anders verhalten?

Berlin, den 14. November 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

